

# Aviation Gouvernementale

Ami(e) Internaute,

Ce vingt-deuxième diaporama est consacré aux organismes d'Etat exploitant des aéronefs en Algérie.

Faites le circuler sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos et des documents dont les noms apparaissent entre parenthèses.

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

[Jarrige31@orange.fr](mailto:Jarrige31@orange.fr)

<http://www.aviation-algerie.com>



# Gouvernement Général

Les initiales GG désignent tout à la fois le Gouverneur Général de l'Algérie, le bâtiment du boulevard Laferrière où palpite le cœur de l'Algérie Française et l'administration qu'il abrite. Le dernier Gouverneur Général a été Jacques Soustelle de février 1955 à février 1956. Par la suite, les représentants du régime en Algérie changeront d'appellation au fil des errements politiques, puis de la liquidation forcée. Les deux derniers quitteront le GG pour se terrer au Rocher-Noir.

Le GG exploite trois *Alouette II* pour les besoins des liaisons avec les préfectures et d'autres administrations.

Le gouverneur général se déplace le plus souvent avec les avions du GLA 45. Il a quelques fois un SO 30P *Bretagne* mis à sa disposition.



L'immeuble du Gouvernement Général. Le forum, témoin des plus grandes espérances et des plus profondes déceptions, est marqué d'une croix.



En haut et à gauche : l'arrière du Gouvernement Général. Au premier plan : le quartier du 19<sup>ème</sup> Corps sur la place Bugeaud (ou place d'Isly), tel que le voyaient les tireurs au bazooka vers la fenêtre du bureau du général Salan au premier étage, à droite du palmier (le 16 janvier 1957). Un souterrain, très fréquenté à certaines périodes, reliait les deux bâtiments.



En 1949, arrivée à Burdeau (dpt Tiaret), en LeO 45, du GG Marcel Naegelen accueilli par le maire Hilaire Furgier (Amicale Burdeau-Sersou)



*Alouette II* du GG à Arris en juillet 1959 (Alain Crosnier)



*Alouette II* du GG à El-Hanser en janvier 1960 (Gilbert Busca)

# DAC-A

## Direction de l' Aviation Civile - Algérie

En 1925 une structure administrative très légère, dirigée par Gaston Pourcher, ancien pilote de guerre, est mise en place à Alger, Oran et Bône, chargée du personnel navigant et des aéronefs.

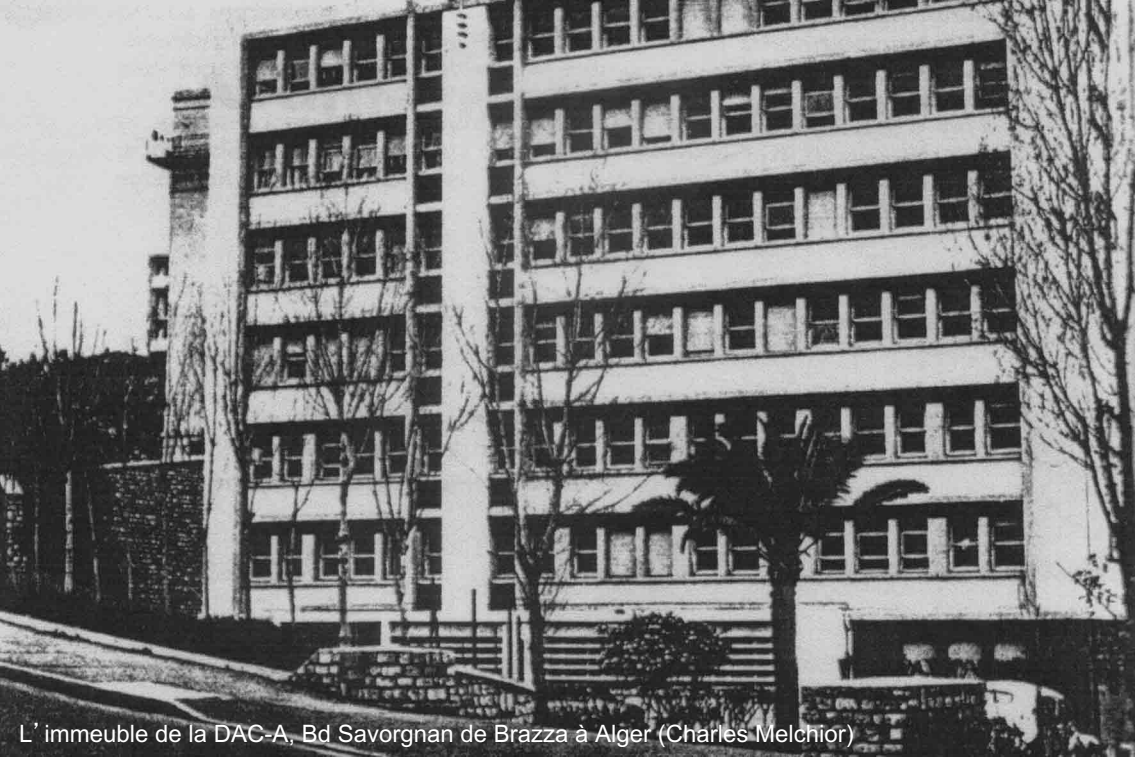
Le 1<sup>er</sup> janvier 1937, est appliqué le Décret plaçant tous les services de l'Aéronautique civile en Algérie sous l'autorité du Gouverneur Général qui prend en compte, sur le budget de l'Algérie, l'Etablissement régional de la navigation aérienne. L'Etablissement, en relation étroite avec le pouvoir central, contrôle le trafic et assure l'aménagement du réseau aérien.

Par Décret du 22 décembre 1945, est créé le Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (SGACC). En même temps, est créée la Direction de l'aviation civile en Algérie (DAC-A) qui est sous les ordres du SGACC au point de vue administratif, mais sous l'autorité du Gouverneur général qui fournit les crédits de fonctionnement.

La DAC-A comprend six services : Ports aériens, circulation aérienne et télécommunications - Infrastructure aéronautique en Algérie (SIAAL) - Météorologie - Recherche et sauvetage - Aviation légère et sportive (SALS) - Section de transport du Groupement aérien.

La Section de transport dispose de plusieurs avions du SGACC : un NC 702 *Martinet* basé à Boufarik et mis en oeuvre par l'armée de l'Air et trois DC-3 pilotés par de Philip, Flypo et Laratte détachés d'Air France. Ces avions assurent les liaisons et le calibrage radio-électrique. Tous les mois un avion effectue une tournée dans le Sahara, jusqu'à Ghat et Gadamès, afin d'assurer la rotation du personnel et l'approvisionnement des aérodromes en vivres et en équipements.



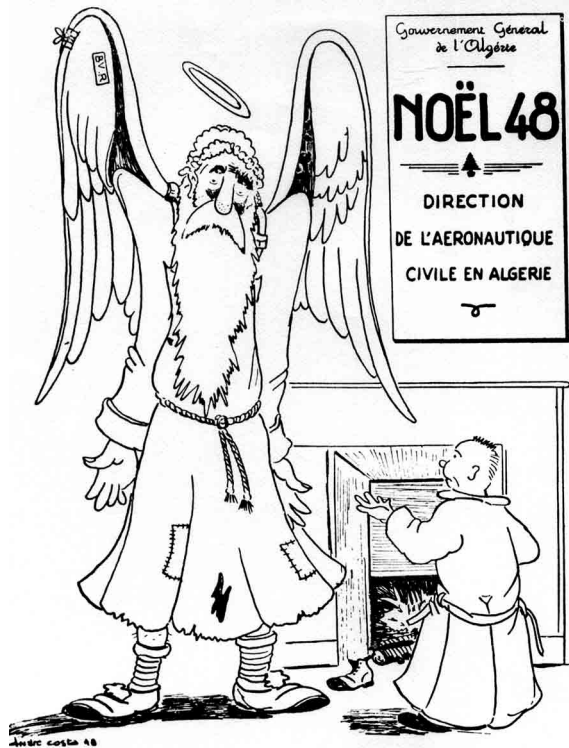


L'immeuble de la DAC-A, Bd Savorgnan de Brazza à Alger (Charles Melchior)



François Foguès, directeur de la DAC-A jusqu' en 1961, et Louis Amat, président de l' AC Blida (Yvan Amat)

A droite, la misère de la DAC-A, par André Costa



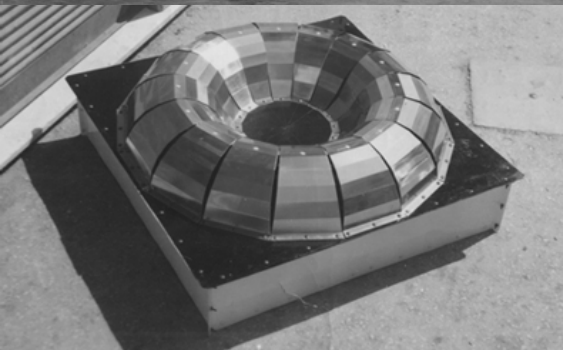


DC-3 de la Section de transport du SGACC à Adrar en 1953 (Jean Delacroix)



Un lionceau accueille le DC-3 du SGACC à Aoulef en 1953 (Jean Delacroix)

(Pierre Laffargue)



12 avril 1953 – Aoulef – Essais de la balise *Couronne-Diamant* de Pierre Laffargue utilisant la réflexion du soleil – Mise en place avec le DC-3 du SGACC



Le SO 30P *Bretagne* F-BAYX du SGACC (métropole) à El-Goléa en 1956 (Jean Delacroix)

La DAC-Algérie utilise pour ses déplacements ce Caudron 400 curieusement immatriculé F-URAX, qui a survécu à la guerre, vu ici le 5 juillet 1948 à Maison-Blanche avec Roland Lassale, Pierre Achouche, Gilbert Eva Candela et Clément Torrès (Edouard Maire)





# SALS-Algérie

## Service de l'Aviation Légère et Sportive - Algérie

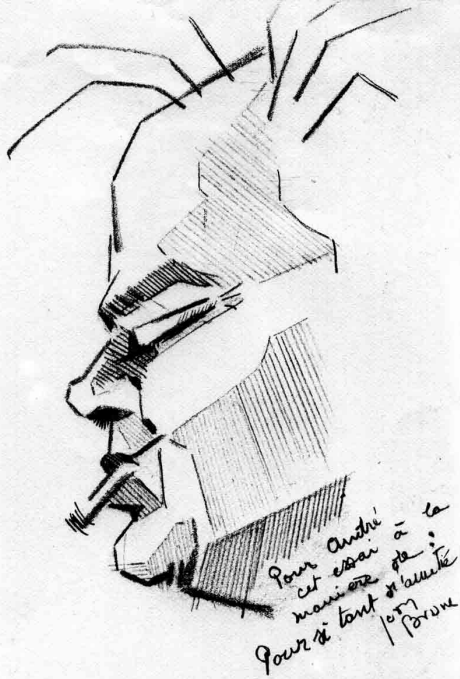
En 1949, le ministère des Travaux Publics supprime la délégation du SALS en Afrique du Nord. Le SALS-Algérie est alors créé pour prendre en compte une douzaine d'employés dont quatre instructeurs de pilotage, les ateliers du Bd Carnot à Hussein-Dey et les centres vélivoles du Djebel-Oum-Settas et du Djebel-Diss. Le SALS-Algérie dépend alors du Gouvernement général pour les crédits de fonctionnement et de la DAC-A pour les questions techniques et réglementaires.

André Costa, apôtre bien connu de l'aviation légère, prend la direction du SALS-A jusqu'à sa mort en planeur le 14 avril 1951 à Maison-Blanche. Charles Rudel et Henri Gantès lui succéderont, assistés de Lucien Saucède, technicien éprouvé. Le SALS-A supervise l'activité des aéro-clubs et met à leur disposition une trentaine d'avions. Il en utilise quelques uns pour ses besoins, dont le Caudron 400 F-URAX qui a survécu à la guerre. Il dispose d'une quarantaine de planeurs.

Le SALS-A s'occupe également du parachutisme, animé par Michel Prik, et du modélisme scolaire par l'intermédiaire du CLAP (Centre laïque d'aviation populaire) et en relation avec l'Académie.

Pour en savoir plus sur l'aviation légère et le vol à voile en Algérie, lire : *L'aviation légère en Algérie (1909-1939)* et *L'aviation légère en Algérie (1945-1962)* de Pierre Jarrige et *Le vol à voile en Algérie (1862-1962)* de Charles Rudel et Pierre Jarrige.





André Costa, premier directeur du SALS-A, vu par son ami Jean Brune (Juliette Costa)



André Costa (Daniel Debauge)



Remise de médaille à Roux, employé du SALS-A. A droite, François Foguès et Charles Rudel, directeur du SALS-A de 1952 à 1961 (Lucien Saucède)



Henri Gantès, ancien du GC 3/6, directeur du SALS-A en 1961 et 1962 (Henri Gantès)



Un des seize Stampe du SALS-A. Le Stampe F-BBNQ prêté à l'Aéro-club d'Oranie, avec le mécanicien Jeannot et le chef-pilote Pierre Rasting en février 1947. 150 Stampe ont été construits par l'AIA de Maison-Blanche de 1947 à 1950 (Serge Rasting)

Un des seize De Havilland DH-82 *Tiger Moth*, anciens de la RAF, prêtés par le SALS-A aux aéro-clubs. Le F-BFHM à l'Aéro-club de Colomb-Béchar en 1957 (Jacques Combasson)





Un de quatre Stinson HW-75 *Reliant*, anciens de la Marine, prêtés par le SALS-A aux aéro-clubs (Jacques Mutin)



En 1953, un Morane-Saulnier MS 315, remorqueur du SALS-A, prêté à l' Aéro-club de Constantine(Joseph Santacreu)

En 1955 à Oran-Canastel, le mécanicien Lartigue accroche le câble au Stampe remorqueur du SALS-A piloté par Joannès Walkowiak (Roland Didier)





Treuil Ford du SALS-A au Djebel-Oum-Settas en 1951 (Ivan Carayol)





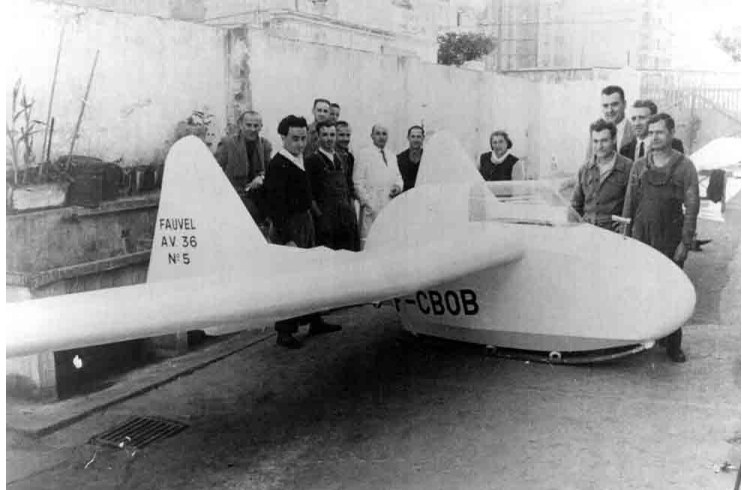
L'atelier du SALS-A 103, rue Sadi-Carnot à Alger, dirigé par Antoine Lasserre. Il assure l'entretien des planeurs, des remorqueurs et des treuils. Un planeur genre Chanute est visible au plafond, ainsi que des cellules de Morane-Saulnier 315 et un treuil. L'atelier a construit une série de DACAL 105 et 106, un Minicab, des Fauvel AV-36 *Aile Volante* et des Wassmer WA-21 *Javelot* (Lucien Saucède)



Construction du DACAL (*Direction de l'Aviation Civile en Algérie*). Le DACAL, dont les plans ont été établis par Charles Rudel et Lucien Saucède, est un planeur école biplace dérivé du SA-104 *Emouchet*. Le DACAL 105 a fait le premier vol, par Lucien Saucède, le 21 août 1953 au Djebel-Oum-Settas. Un DACAL 105 et huit DACAL 106 ont été construits et ont été utilisés intensément par le Centre du Djebel-Oum-Settas et par l' Aéro-club d' Oranie à Canastel (Lucien Saucède)



En 1955, réception par Rémi Saint-André, président de l' Aéro-club d' Algérie et, à sa gauche, Yvon Milhe-Poutingon, président de la Fédération et de l' Aéro-club d' Oranie, du Minicab F-OATQ construit par le SALS-A pour l' Aéro-club de Mostaganem. Antoine Lasserre est à droite (Rémi Saint-André)



En 1957, la première des cinq *Aile Volante* construites par le SALS-A, selon les plans de Charles Fauvel, sort de l'atelier, entourée par Mme Bovillo, Jean Lopez, Riveccio, Henri Minvielle, Antoine Lasserre et Charles Rudel.

Les *Aile Volante* seront utilisées par le Centre du Djebel-Oum-Settas et par l'Aéro-club d'Oranie à Canastel et à El-Aouedj (Lucien Saucède)



A chéragas le 16 février 1960, Lucien Saucède fait les ultimes vérifications, avant le premier vol par Henri Gantès, du F-CCEK, premier des huit *Javelot* construit par le SALS-A à partir des longerons et des éléments métalliques des cellules fournis par Wassmer. Les quatre derniers *Javelot*, achevés en 1961, ne voleront jamais (Jean-Baptiste Cometti)



Le Centre de vol à voile du Djebel-Oum-Settas, près de Constantine, sur un site découvert par Lucien Saucède en 1939 et que le bachaghâ Ameziane loue pour le Franc symbolique. Géré par le SALS-A, 985 m<sup>2</sup> couverts. Des stages civils et militaires sont organisés et 2 000 heures de vols sont effectuées en moyenne annuellement jusqu' en 1961 (Alain Paumier)

En 1961, un DACAL 106 (évolution du DACAL 105) au Djebel-Oum-Settas lors d'un des derniers stages militaires. Le Centre fermera ses portes en septembre 1961 (François Boutet)





Le Centre de vol à voile du Djebel-Diss, à l'embouchure du Chélif près de Mostaganem, découvert par André Costa. 87 hectares et 960 m<sup>2</sup> de surface couverte. Le Centre a une activité militaire importante pendant la guerre, camouflée par les généraux Weygand et Juin au profit des nombreux pilotes présents en Algérie. Le SALS-A se désengage à partir de 1949 et l'activité est transférée à l'Aéro-club de Mostaganem et du Djebel-Diss (Michel Van Lerberghe)



Le Centre d'Etat du Djebel-Diss commence son activité en 1939 et fonctionne pendant la guerre avec des planeurs Avia 152a, Avia 40p et Caudron C-800 construits par l'usine Caudron à Boufarik qui a produit 130 planeurs au total.

En 1943, Avia 152a piloté par le journaliste Pierre Laffargue (Pierre Laffargue)





En 1948, au Champ-de-Manœuvres à Alger où une tour à parachute a été installée en 1946 (Paul Vincennes)





Mars 1957, un des premiers sticks féminins, mené par le moniteur Pierre Forien, se prépare à embarquer dans un *Dragon Rapide* du SALS détaché de Biscarosse

Embarquement d'un stick dans un *Dragon Rapide* du SALS à Maison-Blanche en 1957 (Jean Ruault)



Section du CLAP de Belfort (dpt Constantine)  
avec l'instituteur Jacques Lortal, en 1955  
(Jacques Lortal)



En 1955, concours du CLAP à Ouadhia (dpt Tizi-Ouzou), avec l'instituteur Jacques Godeau (André Molto)



Section du CLAP dans une école d' Alger en 1957 (Juliette Costa)





Section du CLAP de Maison-Carrée en 1957  
(Marguerite Souquet)



# Service de l'Hydraulique

Le Service de l'Hydraulique dispose de trois Piper PA-22 *Tri-Pacer* pour assurer les déplacements du personnel, pilotés par Antoine Sposito et Renucci. Un des *Tri-Pacer* vu à Sétif en 1961 (Bernard Chenel)



# CEA - Commissariat à l'Énergie Atomique

Le CEA dispose de plusieurs avions pour la recherche d'uranium au Sahara, dont ce Cessna 180 piloté par Michel Maitrot. A El-Bema en 1954 (Michel Maitrot)



# IGN - Institut Géographique National

Les avions de l'IGN ont constamment sillonné le ciel de l'Algérie pour assurer les relevés topographiques. La silhouette caractéristique du Hurel-Dubois HD-34, vu ici à Adrar en 1956, était devenue familière (Jean Delacroix)





Hurel-Dubois HD-34 de l'IGN à In-Amenas en 1962 (Jean-Yves Grillon)



Hurel-Dubois HD-34 de l'IGN sur le parking de Reggane (Christian Vroland)



Boeing B-17 *Forteresse Volante* de l'IGN à Ouargla en 1962 (Jean-Yves Grillon)

# Gendarmerie Nationale



Les premiers pilotes et mécaniciens d'hélicoptères de la Gendarmerie sont détachés au GH 2 à Sétif où ils servent avec un grand mérite en perdant trois des leurs.

En novembre 1956, six Bell G2 sont livrés à Sétif destinés à l'Escadrille d'hélicoptères légers Gendarmerie (EHLG) commandée par le capitaine Ruys. Ces hélicoptères, qui sont rejoints par des *Alouette II*, sont à la disposition de la Légion de Gendarmerie de Constantine et des officiers des Sections administratives spécialisées (SAS) du Constantinois.

Des sections seront ensuite créées dans l'Algérois et en Oranie.

Immatriculations des hélicoptères de la Gendarmerie : F-MJAx et F-MJBx.



Bell G2 de la Gendarmerie  
dans le Constantinois en 1957  
(ECPA)



Bell G2 de la Gendarmerie à Souk-Ahras en 1957 (André Courant)



Bell G2 de la Gendarmerie à Chéragas en 1962 (Jean-Marcel Delville)



*Alouette II de la Gendarmerie à Chéragas en 1960 (Guy Espirac)*

Dernière diapositive

